



VILNIAUS
ARCHITEKTŪROS
STUDIJA


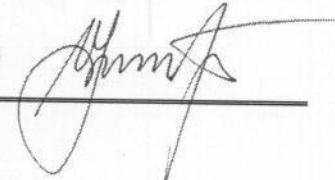
Atestato Nr.1291

Projektavimo stadija **Projektiniai pasiūlymai (PP)**

Kompleksas 2007 – 34
Teritorijos tarp Gluosnių gatvės, Gluosnių skersgatvio, Danės upės ir bastionų
komplekso, Klaipėdoje, detalusis planas

...

Projekto dalys **Klaipėdos senamiesčio rytinės dalies gatvių ir sankryžų projektiniai pasiūlymai PP (plėtos galimybių studija).** Byla (tomas) PP – 03

Įmonės pavadinimas	Pareigos	Vardas, pavardė, atestato Nr.	Parašas
UAB "Vilniaus architektūros studija"	Direktorius	Algimantas Pliučas	
	Projekto vadovas	Vytautas Lukoševičius Atestato Nr.A973	

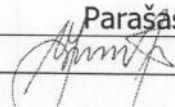
Vilnius, 2008 m.

UAB „Vilniaus architektūros studija“

Klaipėdos senamiesčio rytinės dalies
gatvių ir sankryžų
projektiniai pasiūlymai
(plėtros galimybių studija)

Aiškinamasis raštas.
Grafinė dalis

Priedas prie detaliojo plano
„Teritorijos tarp Gluosnių, Gluosnių skersgatvio,
Danės upės ir bastionų komplekso detalusis planas“

Pareigos	Pavardė	Parašas
Projekto vadovas	Vytautas Lukoševičius	
Projekto dalies vadovas	Vidualdas Valeika	

2008

IŠRAŠAS

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

SAUGAUS EISMO KOMISIJOS POSĖDŽIO PROTOKOLAS

2007 m. gruodžio 10 d. Nr. ADM-670
Klaipėda

Posėdis įvyko 2007 m. gruodžio 6 d. 14.00 val.

4.SVARSTYTA. Dėl UAB „Verdispar Projekt Development“ atstovo prašymo leisti pristatyti planuojamos teritorijos tarp Gluosnių g., Gluosnių skersgatvio, Danės upės ir bastionų komplekso detaliojo suplanavimo projekto eismo organizavimo sprendinius.

Planuojamos teritorijos tarp Gluosnių g., Gluosnių skersgatvio, Danės upės ir bastionų komplekso detaliojo suplanavimo projekto eismo organizavimo sprendinius pristatė „UAB Verdispar Projekt Development“ atstovas.

NUTARTA (vienbalsiai). Pritarti eismo organizavimo sprendiniams su pastaba: papildomai nagrinėti penktą sankryžą Minijos g. – Pilies g. – Galinio Pylimo g. bei spręsti patekimą į Laidų skersgatvį.

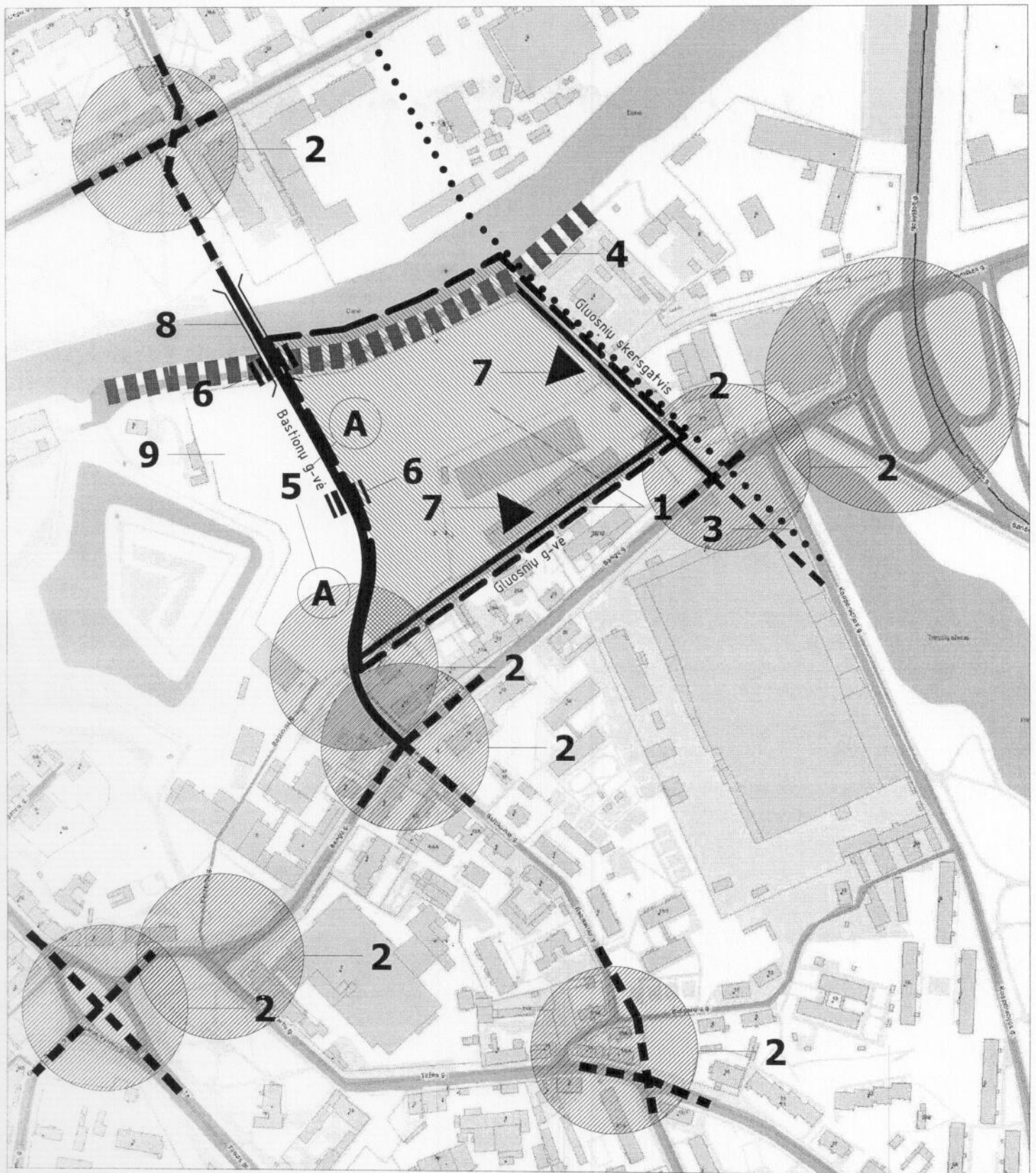
Posėdžio pirmininkas

Posėdžio sekretorė



Viačeslavas Karmanovas

Elvyra Pukė



TRANSPORTO IR PĒSČIŲJŲ SCHEMA NUMATOMAM RENGTI DETALIOJO PLANO PROJEKTUI (Teritorijos tarp Gluosnių gatvės, Gluosnių skersgatvio, Danės upės ir bastionų komplekso, Klaipėdoje, detalusis planas).

1. Detaliojo plano ribose atliekamas transporto dalies projekts;
2. Rekonstruotini transporto mazgai (siūlymai schemas pavidalu);
3. Klaipėdos miesto bendroju planu numatyta dviračių trasa bei galimo pėsčiųjų tilto vieta;
4. Pėsčiųjų - rekreacinė zona (sutapdinta danga, aptarnaujančio transporto privažiavimui);
5. Ankščiau rengtu detalioju planu numatytos viešojo transporto sustojimo vietos;
6. Numatomos (galimos) pėsčiųjų perėjų vietos;
7. Numatomi įvažiavimai į planuojamą teritoriją;
8. Klaipėdos miesto bendroju planu numatyta tilto per Danės upę vieta;
9. Bastionų g.8 parengtas ir patvirtintas detalusis planas.

Įvadas

Klaipėdos senamiesčio rytinės dalies gatvių ir sankryžų projektiniai pasiūlymai (plėtros galimybių studija) parengta kaip priedas prie detaliojo plano „Teritorijos tarp Gluosnių, Gluosnių skersgatvio, Danės upės ir bastionų komplekso detalusis planas“.

Projektiniai pasiūlymai parengti vadovaujantis Detaliųjų planų rengimo taisyklėmis (punktas 12.4) bei susitarimo dėl detaliojo teritorijų planavimo sutarties dalinio pakeitimo 2007 m. spalio 8 d. Nr. J4-1261 3-čiuoju punktu. Pagal šį punktą buvo numatyta parengti detaliojo plano sudedamąją dalį – transporto eismo organizavimo planą su aplink planuojamą teritoriją esančių ir būsimų pagal miesto bendrąjį planą magistralinių gatvių mazgų sprendimais.

Šiuose projektiniuose pasiūlymuose, kaip ir buvo numatyta susitarimo užduotyje, visi teikiami sprendiniai ir/ar jų variantai siūlomi vadovaujantis Klaipėdos miesto Bendrojo plano Susisiekimo dalies sprendiniais, numatant galimybę juos realizuoti keliais etapais.

Rekomenduojama projektinių pasiūlymų studiją patvirtinti kaip nagrinėtos teritorijos susisiekimo specialiojo plano conceptualiąją dalį, kuriai nereikalingos planavimo sąlygos ir kitos privalomos procedūros numatytos teritorijų planavimo įstatymu. Kaip rodo Vilniaus miesto praktika, suderinti tokios apimties specialųjį planą, kai urbanistinė plėtra vyksta gana skirtingais laikotarpiais, praktiškai nėra jokių galimybių.

Šiuose projektiniuose pasiūlymuose teikiami transporto mazgų ar gatvių rekonstrukcijos sprendiniai turėtų būti naudojami kaip papildomos planavimo sąlygos rengiant šių teritorijų detaliuosius planus. Kol šie sprendiniai nėra įteisinti detaliuose ar specialiuose teritorijų planuose jie išlieka rekomendacinio pobūdžio.

Analogiška „Klaipėdos miesto transporto sektoriaus vystymo galimybių studija“ buvo rengta Vilniaus Gedimino Technikos Universitete, kuri buvo naudota kaip papildoma medžiaga rengiant Klaipėdos miesto bendrąjį planą.

Šių projektinių pasiūlymų tikslas – padėti išvengti klaidingų susisiekimo dalies sprendinių rengiant detaliuosius planus, padėti suvokti ir realizuoti Klaipėdos miesto Bendrojo plano patvirtintus sprendinius.

Tai gerai iliustruoja teritorijos prie Mokyklos – Bangų – Joniškės gatvių transporto mazgo teikti sprendiniai:

esamame trijų magistralinių Mokyklos, Bangų ir Joniškės gatvių dviejų lygių transporto mazge, siekiant vienintelio tikslo – bet kuriuo būdu išlaikyti ir nepažeisti esamo sklypo ribų, siūlyta nuvažiuojamąją jungtį tarp Mokyklos ir Joniškės gatvių daryti per Bėgių ir Gluosnių skg. gatves šalia kurių numatoma gyvenamoji statyba. Tai ne tik neatitinka daugelio STR techninių reikalavimų, tačiau ženkliai pablogina esamą transporto eismo organizavimą ir poveikio aplinkai situaciją. Esant tokiai schemai, norint patekti iš Bangų gatvės į Joniškės gatvę reikia daryti du kairiuosius ir vieną dešininį posūkį (lyginant su esamu vienu tiesioginiu kairiuoju posūkiu). Toks sprendinys prieštarauja Klaipėdos miesto BP sprendiniams (Joniškės ir Bangų gatvės fiksuojamos kaip viena tiesioginė trasa su šviesoforais reguliuojamomis jungtimis iš Mokyklos gatvės, Gluosnių skg. – D kategorijos), STR techniniams reikalavimams ir pablogina esamą situaciją.

Atestuotas transporto planavimo specialistas
Atest. Nr. 3534

 Vidūaldas Valeika

1. Bendra analizuojamos teritorijos transporto eismo ir priimtų teritorijos planavimo projektų analizė.

Rengiant detaliojo plano „Teritorijos tarp Gluosnių, Gluosnių skersgatvio, Danės upės ir bastionų komplekso detalusis planas“ viena iš planavimo sąlygų buvo parengti platesnę transporto eismo ir galimos plėtros analizę aplinkinėje teritorijoje, kurios sudarytų pirmines planavimo sąlygas kitiems rengiamiems šioje zonoje detaliesiems planams. Vienas iš pagrindinių analizės objektų buvo Bastionų gatvės tramos bei tilto suformavimas, šios gatvės išilginio plano sudarymas. Pirminiai siūlymai buvo aptarti Klaipėdos miesto savivaldybės Miesto plėtros, Saugaus eismo komitetuose, Klaipėdos architektų sąjungoje bei kituose bendruose pristatymuose.

Planuojama teritorija yra Klaipėdos miesto centrinės zonos pietrytinėje dalyje, apima buvusias pramonės teritorijoje šalia Danės upės ir senamiesčio. Pati planuojama detaliojo plano teritorija yra labai mažo transportinio aktyvumo zonoje ir aptarnaujama iš Gluosnių gatvės ir Gluosnių skersgatvio. Šiose gatvėse, nustojus funkcionuoti gamybai transporto srautai yra menki ir siekia iki 50 automobilių per valandą abiem kryptimis. Transporto eismo intensyvumas Bangų gatvėje, iš kurios patenkama į vidines gatves, siekia iki 750-940 transporto priemonių per valandą ir didesnių eismo problemų nekelia, kol nėra didesnių srautų iš jos skersinių gatvių. Šioje centro teritorijoje pagrindiniai transporto srautai realizuojami Pilies ir Mokyklos gatvėmis ir valandinis srautas ten yra apie 4 kartus didesnis ir siekia iki 3600-3700 transporto priemonių per valandą abiem kryptimis. Transporto eismas Tiltų gatvėje 2007 metais dėl jos remonto buvo uždarytas ir apskritai jina didesnės reikšmės miesto aptarnavimui lengvaisiais automobiliais neturi, nes skirta tik viešojo maršrutinio transporto eismui.

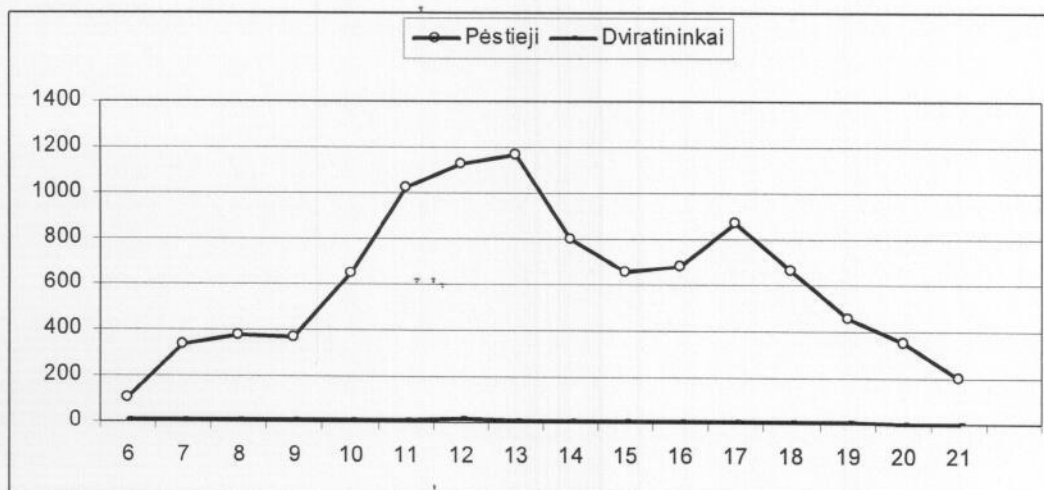
Transporto valandiniai srautai aplinkinėse planuojamos teritorijos gatvėse

Gatvės atkarpa	2003	2007	Skirtumas
H.Manto g. tarp Daukanto – Liepų gatvių	1300	1150	-150
H.Manto g. tarp Liepų - Danės gatvių	780	565	-215
Naujoji Sodo gatvė	550	1010	+460
Liepų gatvė tarp H.Manto-Laivų skg.	930	690	-240
Tiltų gatvė	780	0	-780
Taikos pr. tarp Kūlių Vartų – Sausio 15-os g.	1030	760	-270
Naujoji Uosto gatvė	2490	3680	+1190
Pilies gatvė	2790	3620	+830
Mokyklos g. tarp Liepų – Joniškės gatvių	2710	3715	+1005
Mokyklos g. tarp Joniškės – Sausio 15-os g.	2690	3715	+1025
Galinio Pylimo gatvė	650	740	+90
Danės gatvė tarp Pilies-Manto gatvių	350	535	+185
Danės g. tarp H.Manto – Laivų skg.	350	240	-110
Kūlių Vartų gatvė	610	760	+150

Bangų g. tarp Kulių Vartų-Kooperacijos g.	610	750	+140
Bangų g. tarp Kooperacijos – Mokyklos g-vių	610	1070	+460
Joniškės gatvė	340	1070	+730
Kooperacijos gatvė	210	380	+160
Gluosnių skersgatvis	45	50	+5
Gluosnių gatvė	30	50	+20

Jau daugelį metų diskutuojama dėl šios gatvės perdavimo pėsčiųjų ir dviratininkų eismui, tačiau remonto darbai parodė, kad paleidus miesto autobusus Pilies gatve, šios gatvės laidumas ir transporto srauto greitis krito piko valandomis iki kritinio lygio. Pėsčiųjų ir dviratininkų srautas šioje gatvėje nėra toks didelis (žiūr. grafiką), kad ją reikėtų išimtinai skirti tik jiems, todėl visuomeninio transporto eismas joje yra pilnai pateisinimas.

Pėsčiųjų ir dviratininkų eismas Tiltų gatvėje atskiromis paros valandomis



Bendras transporto eismo organizavimo ir laidumo problemas Klaipėdos miesto centre lemia esamų tiltų ir jų prieigų laidumas. Šiuo metu galima teigti, kad Pilies tilto laidumas dėl šalia esamų reguliuojamų sankryžų yra ribinis, jeigu eismas nebus vykdomas eismo saugumo sąskaita. Biržos tilto laidumas visiškai priklauso nuo transporto ir pėsčiųjų eismo organizacijos. Tikėtina, kad visuomeninis transportas, joje išliks ir jo apkrovimas išliks apie 700-800 transporto priemonių per valandą abiem kryptimis. Skirtingai nuo Pilies tilto, Mokyklos g. tilto laidumas turi pakankamus rezervus (iki 6000 fiz. aut.)

Valandinis sankryžų apkrovimas ir krovinio transporto procentinis skaičius 2003/2007 m.

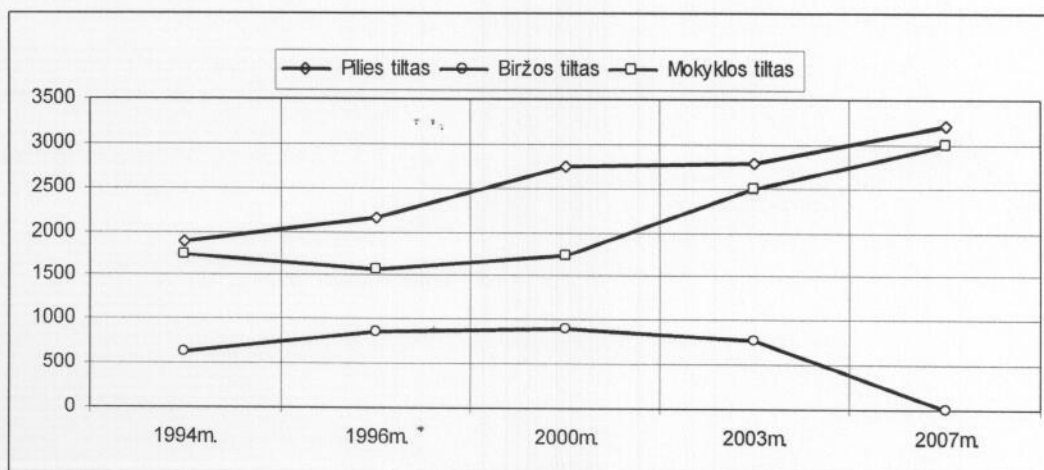
Sankryža	Įvažiuojančių automobilių skaičius/val.		Krovinių automobilių skaičius-procentais		Pokytis
	2003	2007	2003	2007	
Danės-Tiltų-Manto	1195	690	0,3	0	0,58

Manto-Liepų-Naujoji Sodo	1833	1710	0	0,3	0,93
Pilies-Žvejų	3325	3870	1,9	1,7	1,16
Taikos-Tiltų	1514	1135	1,1	1,6	0,75
Mokyklos-Joniškės – Bangų	3160	4512	3,0	2,9	1,43
Bangų – Baltikalnio	*	750		0,1	
Bangų - Kooperacijos	*	1110		1,6	

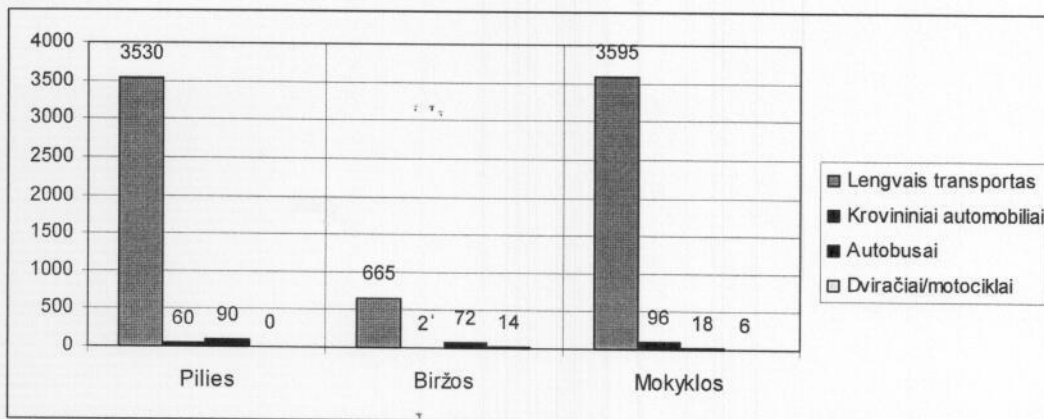
*nėra duomenų

Transporto srantai piko valandomis per Klaipėdos centro tiltus, fiz. vnt./val.

Centro tiltai	1994m.	1996m.	2000m.	2003m.	2007m.	Pokytis
Pilies tiltas	1885	2150	2740	2785	3200	1,70
Biržos tiltas	630	850	900	773	remontas	-
Mokyklos tiltas	1750	1580	1750	2500	3000	1,70
Viso:	4265	4580	5390	6058	6200	1,45



Transporto srauto procentinė struktūra per Klaipėdos tiltus miesto centre. 2007m.



Transporto srauto procentinė struktūra ir dinamika per Klaipėdos tiltus

Metai	Lengvieji automobiliai	Mikroauto-busai	Sunkvežimai	Autobusai	Motociklai /dviračiai	Viso
Pilies						
2000m.	2400	285	37	17		2739
2003m.	2442	229	76	18	16/4	2785
2007m.	3246	282	60	90	0/0	3678
Biržos						
2000m.	222	421	0	108	0	751
2003m.	432	231	2	72	4/10	751
2007m.	-	-	-	-	-	-
Mokyklos						
2000m.	1270	182	77	3	0/3	1535
2003m.	2170	221	102	8	5/0	2506
2007m.	3396	198	96	18	6/0	3714

Papildomai buvo išanalizuoti šie teritorinio planavimo dokumentai, kurie tiesiogiai palietė analizuojamą miesto teritorijos dalį:

1. Klaipėdos miesto Bendrojo plano susisiekimo sistemos sprendiniai;
2. Mikrorajono tarp Danės upės, Mokyklos g., Sausio 15-os g. ir Taikos pr. plėtros ir infrastruktūros vystymo schema
3. Teritorijos aplink Jono kaimelį detalusis planas (netikslus pavadinimas);

Atskiri susisiekimo sistemos infrastruktūros sprendiniai šiuose teritorinio planavimo dokumentuose skiriasi, todėl būtina nustatyti kokie prioritetai yra svarbiausi šioje zonoje ir koks galimas jų realizavimo etapiškumas. Apskritai, be šios teritorijos yra labai svarbi ir Danės upės šiaurinio kranto teritorijos tvarkymo strategija, todėl miestas turėtų pasirengti visos šios teritorijos plėtros koncepciją, nes numatoma pramonės konversija tiesiogiai įtakos susisiekimo infrastruktūros plėtros ar rekonstrukcijos poreikį.

Parengta „Mikrorajono tarp Danės upės, Mokyklos g., Sausio 15-os g. ir Taikos pr. plėtros ir infrastruktūros vystymo schema“ vaidina teigiamą vaidmenį numatant šios teritorijos strateginę plėtrą, tačiau susisiekimo požiūriu turi kai kurių trūkumų ir nepilnai atitinka patvirtinto bendrojo plano sprendiniams.

Pagrindiniai sprendinių trūkumai būtų:

1. Pateikiamas teritorijos gatvių tinklas nestruktūrizuotas, painus ir nerišlus. Keičiama istorinė miesto ir bendrojo plano urbanistinė struktūra, pagrindinį dėmesį sutelkiant Taikos prospekto tęsimui link Danės gatvės, apeinant Jono kalnelį iš rytinės pusės. Tai galima būtų įvardinti senamiesčio rytiniu aplinkkeliu. Tačiau urbanistiniu požiūriu tai abejotinas sprendimas, nes, nežiūrint kokią funkciją atliktų Tiltų gatvė, pagrindine miesto urbanistine ašimi visada išliks Taikos pr., Tiltų ir H.Manto gatvės. Artimas Bangų gatvės dubliavimas šiuo tęsimu sugriauna ir šios gatvės jungties svarbą, sunaikina

esamą skverą, komplikuoja Kulių vartų ir Bangų sankryžos formavimą (susikertą 5 jungtys). Siūlomoje gatvių tinklo struktūroje negalima tikėtis tolygaus svarbiausių gatvių apkrovimo ir sumažinti transporto srautus šiuo metu prisotinimą pasiekusioje Pilies gatvėje.

2. Pernelyg didelis dėmesys perspektyvinio transporto eismo organizavime sutelktas antraeilių D kategorijos Kooperacijos g. ir Gluosnių skg. modernizavimui ir sankryžos formavimui bei naujai jungčiai su Danės gatve. Pagal bendrąjį planą prioritetas šioje jungtyje yra teikiamas pėsčiųjų-dviratininkų eismui, nors iš esmės galėtų papildomai būti ir 2 eismo juostos lengvojo transporto eismui.

3. Kritikuotinas naujos Bėgių gatvės formavimas buvusios geležinkelio linijos vietoje ir jos jungtis su Mokyklos-Bangų gatvės sankryža. Tarp Pakalnės g. prie Danės upės ir Bangų gatvių yra apie 200 metrų, todėl formuoti dar vieną naują gatvę nėra jokio tikslo, nors išardžius geležinkelio liniją ir susidaro palanki situacija gatvės įrengimui. Šios D2 kategorijos gatvės jungtis su Mokyklos (nuvažiavimas) ir Bangų gatvėmis nepriimtinas ir techniškai negalimas.

4. Nesprendžiamas greta esančio Klaipėdos senamiesčio transportinis aptarnavimas ir automobilių parkavimas. Uždarius intensyviai transporto eismui Tiltų gatvę užmirštami transportiniai ryšiai ir realizavimas su senamiesčiu. Šiuo metu Pilies gatvė yra viena iš labiausiai apkrautų miesto gatvių, todėl organizuoti įvažiavimą tik iš šios gatvės būtų klaidinga. Tai tiesiogiai liečia ir bendrą senamiesčio automobilių parkavimą, bei Jono kalnelio aptarnavimą renginių metu.

5. Naujai planuojama Bastionų gatvė per Danės upę tik 2 eismo juostų ir tai gali per mažai, nes-visiškai realu, kad 2 eismo juostos bus skiriamos tik visuomeninio transporto eismui (autobusams, maršrutiniams taksi, taksi automobiliams) ir 2 eismo juostos bendram transporto eismui (lengvajam transportui ir aptarnaujančiam sunkiajam transportui).

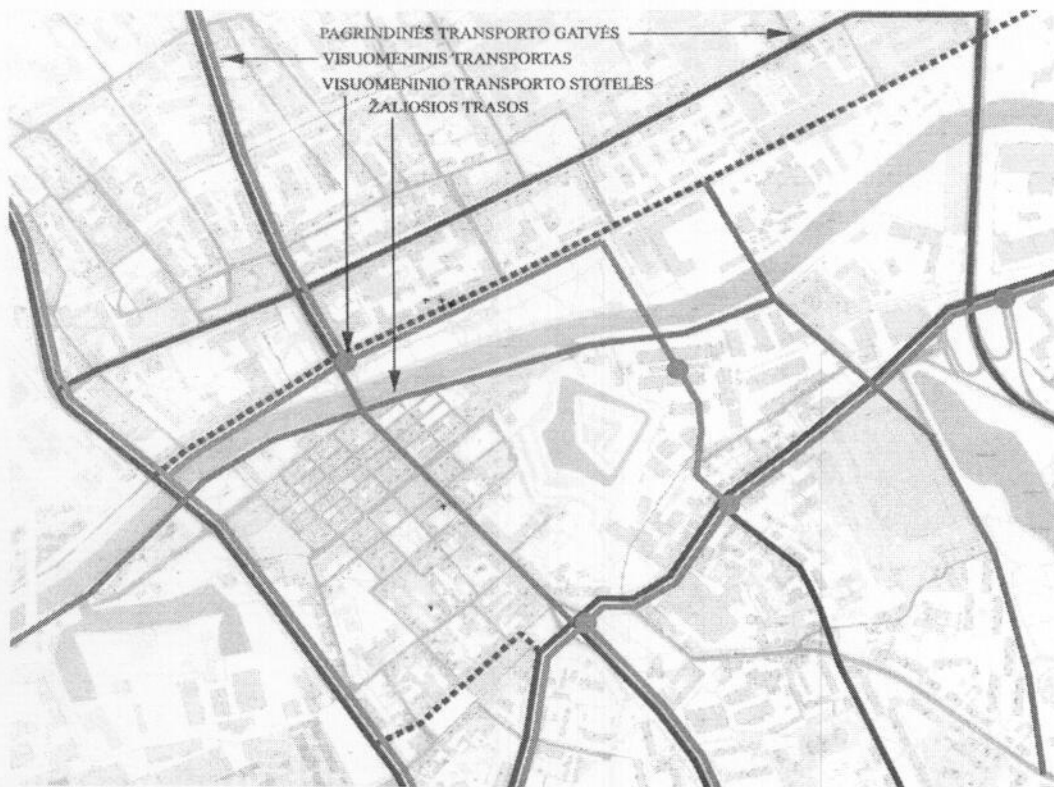
6. Esamos autobusų stotelės Taikos pr. yra nepatogiai keleiviams nutolusios nuo planuojamos pėsčiųjų Tiltų gatvės, neracionalus jų išdėstymas ir pačioje Bangų gatvėje. Miesto centre atstumas tarp stotelių neturėtų viršyti 350-400 metrų. Šioje schemoje jokie sprendimai nėra pateikti.

7. Reikėtų pagalvoti, ar nedaroma urbanistinė ir bendro zonavimo klaida, kai Trynyčių parkas su savo tvenkiniu neturi žalios jungties su Danės upės pakrante. Labai svarbioje miesto centro ir senamiesčio sandūros teritorijoje formuojama ne mišri ar bendros paskirties, o gyvenamoji zona, nepakankamai akcentuojama visos Danės pakrantės sutvarkymo koncepcija ir jos prieinamumas miestiečiams.

Siūloma šią mikrorajono tarp Danės upės, Mokyklos g., Sausio 15-os g. ir Taikos pr. plėtros ir infrastruktūros vystymo schemą pakoreguoti pagal patvirtintą Klaipėdos miesto bendrąjį planą. Ši pakoreguota plėtros ir infrastruktūros vystymo schema būtų privaloma rengiant atskirus šios vietos detaliuosius planus. Tuo pačiu būtina pabrėžti, kad vykdoma teritorijos konversija ir sprendinių įgyvendinimas yra pakankamai sudėtingas procesas, kuri ne visada galima iš karto ir nuosekliai įgyvendinti, todėl detaliuose planuose turėtų būti ne tik galutiniai sprendiniai, tačiau ir tarpiniai įgyvendinimo sprendimai ir etapai, kurie neprieštarautų siekiamam tikslui. Galvojame, kad

siekimas palankios miesto urbanistinės struktūros, nežiūrint visų sunkumų dėl privačių teritorijų ir skirtingo investuotojų požiūrio, bėgant laikui yra labiau pateisinamas, nei ieškojimas mažai efektyvių ir greitų sprendimų, kurie po kurio laiko keičiantis aplinkai tampa nelabai priimtini ir kartais visiškai nesuprantami.

Principinė susisiekimo schema Klaipėdos centrinėje dalyje



Siūloma laikytis patvirtinto Klaipėdos miesto bendrojo plano susisiekimo sistemos sprendinių. Pagal bendrojo plano susisiekimo sistemos dalies sprendinius analizuojamoje teritorijoje rytų-vakarų kryptimi svarbiausios yra aptarnaujančios C1/C2 kategorijos Bangų - Galinio Pylimo, Liepų ir Danės gatvės, kurias šiaurės-pietų kryptimi apjungia pagrindinės B1 kategorijos Pilies ir Mokyklos gatvės, bei C1/C3 kategorijos Taikos pr.- Tiltų -H.Manto gatvės, bei Baltikalnio gatvė ir jos tęsinys iki K.Donelaičio gatvės. Toks gatvių tinklo karkasas užtikrintų pakankamai gerą ir tolygų transporto srautų persiskirstymą miesto centrinės dalies tinkle, mažiau pažeistų jau susiformavusį ir istorinį gatvių tinklo karkasą.

Likusios gatvės ir kitos jungtys priskiriamos žemesnei pagalbinių gatvių D kategorijai, kurios gali būti keičiamos ir naujai planuojamos priklausomai nuo esamos ir perspektyvinės atliekamos funkcijos. Jų tankis ir rišlumas nustatomas detaliesiais planais. Šių gatvių kategorijai priskiriamos ir Kooperacijos gatvė bei Gluosnių skersgatvis. Galima pritarti jų apjungimui į vieną trasą ir sankryžą su Bangų gatve, tačiau transporto eismo juostų skaičius neturėtų viršyti 2-3, įvertinant ir galimą automobilių parkavimą specialiose juostose. Pėsčiųjų - dviratininkų eismas turėtų būti organizuotas atskirais takais,

atskirtais nuo gatvės važiuojamosios dalies (galima tam panaudoti ir Trinyčių parko teritoriją).

Baltikalnio gatvės rekonstrukcija ir jos tęsinys iki Danės ir K.Donelaičio gatvių ir tiesioginė jungtis su Rumpiškių gatve, sudarytų palankias prielaidas transporto srautų praleidimui ir gretimų teritorijų aptarnavimui, dubliuojant Tiltų ir H.Manto gatves, bei sumažinant transporto spaudimą ir avaringumą Pilies gatvėje. Ši jungtis būtų skirta tik lengvojo ir visuomeninio transporto eismui. Iš pateiktos grafinės dalies matyti kad galimos kelios šios jungties sankryžos vietos su Danės, Bangų ir Butsargio-Tilžės gatvėmis. Siūloma parengti šios jungties atkarpos tarp Liepų ir Sausio 15-os gatvių detalų (specialų) planą ir tuo pačiu įteisinti perspektyvinę jungties teritoriją tarp gatvės raudonųjų linijų, autobusų stotelių vietas. Orientacinis atstumas tarp gatvės raudonųjų linijų 20,0 -25,0 metrai, važiuojamosios dalies plotis 9,75-13,5 metro.

Bangų gatvės ir dalies Kulių Vartų gatvės rekonstrukcijos iki 13,5 metrų pločio galimybės ir gatvės raudonųjų linijų (>20,0m) nustatymas įvertinant esamą ir planuojamą šios gatvės užstatymą. Siūloma parengti šios jungties tarp Taikos pr. ir Mokyklos gatvių detalų arba specialų planą ir tuo pačiu įteisinti perspektyvinę jungties teritoriją tarp gatvės raudonųjų linijų. Šiame detalajame plane būtina suplanuoti perspektyvines Bangų-Mokyklos ir Kulių vartų-Taikos pr. sankryžas ir visuomeninio transporto stotelių vietas.

Nagrinėjamoje teritorijoje transportiniu požiūriu yra svarbūs šie sąlyčio taškai, kurių sprendimas nėra vienareikšmis ir nuo jų priklauso gatvių tinklo formavimas:

- esama Taikos pr., Tiltų, Galinio Pylimo ir Kulių Vartų gatvių žiedinė sankryža. Tiltų gatvė pagal patvirtintą Klaipėdos miesto bendrąjį planą yra C3 kategorijos ir skirta prioritetiniam pėsčiųjų, dviratininkų eismui su visuomeninio transporto (greitojo tramvajaus) eismu perspektyvoje. Tokiai pėsčiųjų gatvei aptarnauti yra būtina šios sankryžos zonoje įrengti autobusų stoteles.

- esamas skirtingų lygių Bangų-Mokyklos transporto mazgas. Esamame transporto mazge Bangų gatvės trasa daro nepatogų vingį, kas menkina jos vizualinę ir transportinę svarbą, nėra patekimo į Danės upės pietinėje pakrantėje konversines teritorijas.

- planuojama naujos ir Danės gatvių sankryža. Pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą siekiama išryškinti miesto centre struktūrinę trasą tiesiogiai apjungiant S.Neries, K.Donelaičio, Baltikalnio ir Rumpiškių gatves. Siektina, kad naujoji gatvė praeitų K.Donelaičio ir Baltikalnio gatvių ašių tęsinyje. Problema - arti esanti senamiesčio zona, Jono kalnelis.

- naujos gatvės ir Baltikalnio g. sankryžos vieta. Naujoji gatvė su tiltu turėtų tiesiogiai jungti su Bangų gatve, kad transporto srautai būtų perskirstyti aptarnaujančia C2 kategorijos Bangų gatve kaip yra numatyta bendrojo plano sprendiniuose, o ne vietinė - Gluosnių gatve.

Šių vietų sprendiniai nėra vienareikšmiai ir priklauso nuo visos eilės kitų faktorių bei tuo pačiu Klaipėdos miesto savivaldybės specialistų bei investuotojų nuomonės ir bendro sutarimo, kadangi analizuojamoje teritorijoje jau yra patvirtinta ar net dalinai įgyvendinta visa eilė detaliųjų planų sprendinių.

2. Miesto centro gatvių tinklo ir sankryžų plėtros bendrieji principai

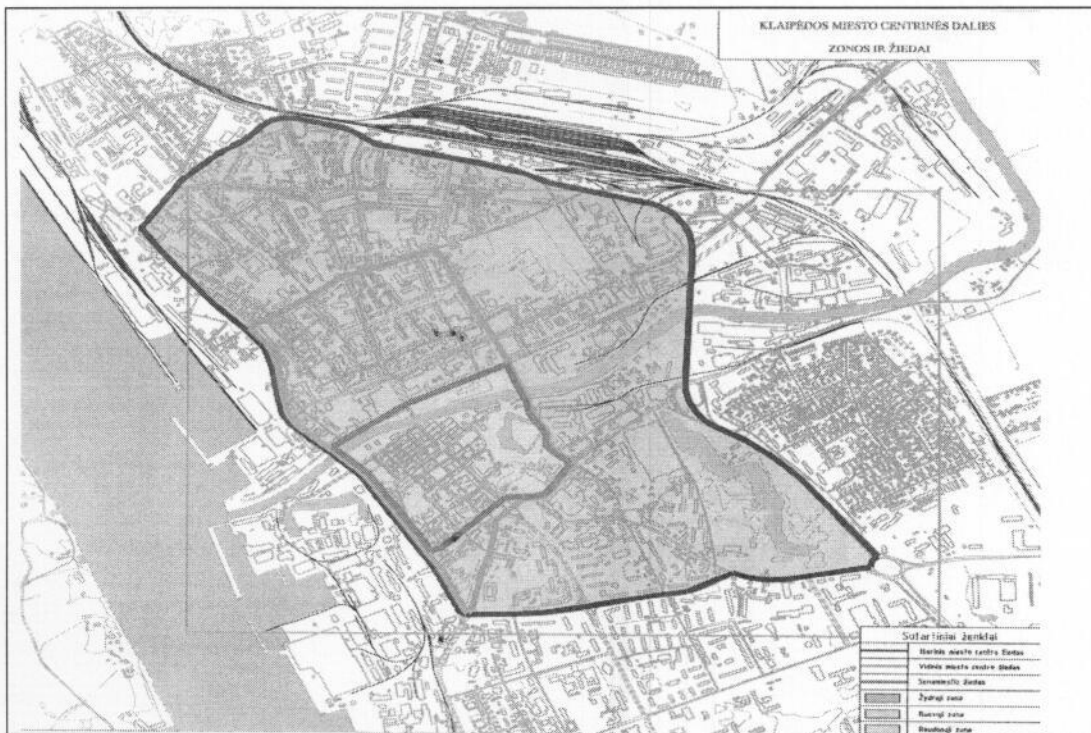
Klaipėdos miesto senamiesčio pietinės ir rytinės dalies analizė atlikta pagal „Teritorijos tarp Gluosnių, Gluosnių skersgatvio, Danės upės ir bastionų komplekso detaliojo plano“ rengimo sąlygas. Šiame darbe papildomai išnagrinėtos Bangų ir Bastionų gatvių bei 9-ių sankryžų plėtros galimybės:

1. Bangų - Bastionų - Baltikalnio g, sankryža;
2. Bastionų-Gluosnių g. sankryža;
3. Taikos – Tiltų – Kulių Vartų – Galinio Pylimo g. sankryža;
4. Kulių Vartų – Bangų g. sankryža;
5. Bangų- Gluosnių skg.- kooperacijos g. sankryža;
6. Mokyklos - Bangų – Joniškės g. dviejų lygių sankryža;
7. Bastionų-Danės-Laivų skg. gatvių sankryža;
8. Tilžės- Baltikalnio – Rumpiškės g. sankryža;
9. Minijos-Pilies – Sausio 15-os – Galinio Pylimo g. sankryža;

Gatvių tinklo ir sankryžų rekonstrukcija ir plėtra atlikta atsižvelgiant į realias urbanistines aplinkos sąlygas ir poreikius, esamas transporto ir pėsčiųjų eismo problemas, transporto priemonių ridą ir jo poveikį aplinkai, miesto visuomeninio transporto maršrutinio tinklo organizaciją ir stotelių išdėstymą.

Pagrindinis dėmesys buvo skirtas jau patvirtintiems teritorinio planavimo dokumentams: Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendiniams, Klaipėdos miesto strateginiam planui, Klaipėdos miesto transporto plėtros studijai. Reikia pažymėti, kad ne visi patvirtinti detalieji planai šioje analizuojamoje zonoje atitinka šiems pagrindiniams dokumentams.

Ištrauka iš Klaipėdos miesto transporto studijos. VGTU.



Pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą viena iš svarbiausių priemonių pertvarkant transporto ir pėsčiųjų eismo organizaciją ir pagerinant pėsčiųjų-dviratininkų sąlygas senamiestyje yra Centro ir Senamiesčio žiedų suformavimas, kurių pagalba iš esmės būtų perskirstyti transporto srautai ir automobiliai nukreipti į bendro naudojimo automobilių saugyklas.

Bangų ir Bastionų gatvės yra vienos iš svarbiausių Senamiesčio žiedo sudėtinųjų dalių, todėl teisingas šių gatvių suplanavimas ir rekonstrukcija tiesiogiai atsilies bendram aptarnavimo efektyvumui. Būtina siekti, kad gatvės šiame žiede būtų dvipusio eismo ir pagal galimybes - keturių eismo juostų, kas leistų atlikti planuojamą funkciją. Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad dauguma šio žiedo esamų gatvių (Danės, Galinio Pylimo, Bangų) yra 9-10 m pločio ir 3 eismo juostų, kurios natūroje pagrindinėse trasose panaudojamos kaip 2 priešpriešinio eismo juostos. Tokia eismo organizacija negali būti palanki transporto srautų paskirstymui, nes jos techniniai parametrai atitinka žemiausios kategorijos gatvių tinklui, todėl siūlomuose rekonstrukcijos ir plėtros variantuose, kurie yra pateikti grafinėje dalyje ir aiškinamajame rašte, yra siūloma pagrindinių gatvių važiuojamąją dalį išplėsti iki keturių eismo juostų. Tai daroma atsižvelgiant į realias sąlygas ir ten, kur jos neleidžia jų išplėsti iki STR reikalavimų pagal gatvių kategorijas, siūlomas mažesnis juostos plotis, atsisakoma papildomų išplatinių bei skiriamųjų juostų. Tai pagrįsta realia situacija ir pagrindiniu argumentu – turėti bent keturias minimalaus pločio eismo juostas Senamiesčio žiede, kas leistų efektyviau panaudoti turimą tinklą.

Tik viena iš Centro gatvių - Galinio pylimo išliktų trijų eismo juostų, nes ją išplatinti visame ilgyje yra nerealu dėl jau suformuoto užstatymo. Siūloma papildomai į žiedo tinklą įtraukti Sinagogų, Turgaus aikštės gatvę ir Brūžės gatvę, kuri kompensuotų trūkstamą juostų skaičių, realiai pagerintų

senamiesčio teritorijos aptarnavimą. Šiomis gatvėmis eismas galėtų būti ir su tam tikrais greičio ar kitais apribojimais, kurie nei kiek nesumažintų jų naudojimo efektyvumo.

Atskirai reikėtų paanalizuoti planuojamos Bastionų gatvės ir tilto per Danės upę techninius parametrus. Šiuo metu formuojasi panaši situacija kuri dar palygint neseniai buvo statant Karaliaus Mindaugo tiltą. Reikėjo pakankamai daug laiko ir argumentų įtikinti visuomenę ir politikus, kad senamiesčio širdyje būtų statomas transportinis, o ne pėsčiųjų-dviratininkų tiltas, nes buvo skleidžiama baimė, kad naujas tiltas sutrauks papildomus transporto srautus ir dar labiau pablogins situaciją senamiesčio gatvėse. Šiuo metu, kai visi įsitikino, kad transporto srautai pagrindinėje Maironio g. nepadidėjo, išnyko eilės tilto prieigose ir Vrublevskio gatvėje jau klausama kodėl buvo nutiestos ne keturios ir dar daugiau eismo juostų, nes esamų 3 eismo juostų per tiltą yra aiškiai per maža.

Pakankamai aiškų, kad Bastionų gatvė ir naujas tiltas turi būti keturių eismo juostų su 13,0 m pločio važiuojamąja dalimi (kraštinės juostos 3,5 m pločio ir skirtos visuomeniniam ir aptarnaujančiam transportui, vidurinės juostos po 3,0 m pločio ir skirtos lengvojo keleivinio transporto eismui. Tuo pačiu reikia priminti, kad perspektyvoje Tiltų gatvėje numatoma moderniojo tramvajaus trasa, todėl autobusų eismą iš šios gatvės teks pilnai perkelti į Bastionų gatvę, kurioje dvi juostas reikės skirti tik visuomeniniam transportui. Situacija yra nevienareikšmė šiaurinėje jos dalyje, nes pagal BP jina numatoma pratęsti Donelaičio – Neries gatvėmis iki Priestoties gatvės. Kadangi šiam tęsinui šiuo metu nėra pritariama nes reikėtų griauti dalį esamo gyvenamojo kvartalo, tai siūloma trasą tarp Danės ir Liepų gatvių pakeisti panaudojant šalia esančias Karoso ir Laidų skg. gatves (galimas net vienpusio eismo jose organizavimo variantas). Tokiu atveju Bastionų-Danės sankryžos vieta tampa mažai reikšminga ir mažai įtakotų perspektyvinius sprendinius.

Pietinėje Bastionų gatvės dalyje tarp Gluosnių ir Bangų gatvių, kol nėra parengtas ir patvirtintas šios teritorijos detalusis planas ir sutvarkyti žemės klausimai, siūloma daryti jungtį esamos gatvės vietoje 2 eismo juostų. Taip pat siūloma nutiesti nutiesti Gluosnių gatvės tęsinį iki Kulių vartų-Bangų gatvės sankryžos, kad galima būtų laikinai persikirstyti transporto srautus kol bus galutinai išspręstas Bastionų gatvės klausimas.

Egzistuoja dar vienas transporto eismo organizavimo variantas per naująjį tiltą tiems, kuriems tai atrodo per platu. Visada bus galima vieną eismo juostą panaudoti dviračių juostų įrengimui gatvės važiuojamoje dalyje ir atskirumui nuo transporto eismo, nedarant už gatvės ribų dviračių takų.

Bangų ir Danės gatves siūloma išplatinti iki keturių eismo juostų arba 12,0-13,0 metrų pločio važiuojamosios dalies, kas leistų žymiai efektyviau jas panaudoti centro jungtims ir iš esmės pakeisti esamą situaciją, kai šios gatvės yra panaudojamos labai neefektyviai, o eismo intensyvumas siekia minimalų lygį. Danės gatvę pagal Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius turi būti pilnai rekonstruota iki pat Mokyklos-Liepų dviejų lygių sankryžos. Abiejose šiose gatvėse laukiamas naujas intensyvus užstatymas, todėl jų laidumas turėtų būti maksimalus.

Reikia priminti tai, kad Klaipėdos Architektų sąjungoje svarstant šiuos pasiūlymus nebuvo pritarta Bangų gatvės važiuojamosios dalies plėtrai bei Bastionų gatvės techniniams parametrų. Buvo net siūlymai Bastionų gatvę skirti tik pėsčiųjų ir dviratininkų eismui, tiesti tik 2 eismo juostas ir pan., kas iš esmės prieštarauja Klaipėdos miesto bendrajam planui ir tokiu atveju galvoti apie transporto įtakos senamiesčio teritorijoje sumažinimą būtų tik tuščios kalbos. Patvirtintame detalajame plane Taikos gatvės jungtis su Bastionų gatve taip pat prieštarauja Bendrojo plano sprendiniams.

Suformavus miesto Centro ir Senamiesčio žiedus turėtų iš esmės keistis ir miesto maršrutinio visuomeninio transporto tinklas. Autobusų eismas turėtų atsirasti Bastionų gatvėje ir pilnai visoje Danės gatvėje, žymiai efektyviau ir su didesniu maršrutų skaičiumi turėtų būti organizuotas eismas Bangų ir Pilies gatvėse, kuriose praeina po vieną ar du autobusų maršrutus. Tas pats pasakytina ir apie Galinio Pylimo gatvę, kuri savyje neturi nei vienos stotelės (yra tik galinis autobusų punktas, kurį realiai reikėtų naikinti reorganizavus centro maršrutų tinklą) ir šios gatvės aplinkinės teritorijos neaptarnauja. Galima būtų pagalvoti ir autobuso maršruto įvedimą ir pačioje senamiesčio vidinėje teritorijoje, kas mažintų keleivių srautus lengvaisiais automobiliais ir automobilių saugyklų poreikį.

Nežiūrint praeinančio per senamiestį autobusų maršrutų gausos jame yra tik viena vienpusė Dramos teatro stotelė, kas reiškia, kad jie saugomą teritoriją kerta tranzitu ir ją aptarnauja nepakankamai efektyviai. Visos likusios stotelės yra už senamiesčio teritorijos.

Autobusų stotelių išdėstymas ir įrengimas miesto centre ir ypač senamiesčio teritorijoje turėtų būti iš esmės peržiūrėtas ir autobusų stotelės atsirasti šiose sankryžose ar artimiausiose jų prieigose ir nebūtinai įrengiant stotelėse įvažas:

- Bastionų g. ties Jono kalneliu,; Bangų-Bastionų g. sankryžoje; Taikos pr.-Galinio Pylimo- Tiltų g. sankryžoje; Danės-Bastionų g. sankryžoje; Tiltų- Didžiojo Vandens g. sankryžoje; Manto – Danės g. sankryža; Pilies-Brūžės g. sankryža; Pilies – Žvejų g. sankryža

Papildomai autobusų stotelės planuojamoje teritorijoje numatomos Bangų - Gluosnių skg. gatvių sankryžoje. Autobusų maršrutinio tinklo pakeitimai turėtų būti analizuojami bendrame viso miesto kontekste, įvertinat šiame darbe teikiamus siūlymus ir ypatingai didelius maršrutinio koeficiento skirtumus.

Toliau aiškinamajame rašte pateikiami atskirų sankryžų projektiniai sprendiniai bent keliais variantais, esami ir siūlomi techniniai parametrai bei plėtros problemos leidžia giliau suvokti situaciją ir priimtus efektyviausius sprendimus.

Visa ši medžiaga buvo peržiūrėta atskirame pasitarime su Klaipėdos miesto savivaldybės pareigūnais ir teikiami jau pakoreguoti sankryžų ir trasų variantai.

3. Analizuojamų sankryžų plėtros siūlymai

3.1 Bangų – Baltikalnio – Bastionų gatvių sankryža (Nr.1)

Esamos eismo ir susisiekimo problemos:

1. Bastionų gatvės trasa ir raudonosios linijos tiesiogiai paliečia 4 esamus sklypus ir reikalinga nugriauti vieną namą adresu Bangų Nr.11. Būtina parengti šios teritorijos detalų planą ir pakoreguoti sklypų ribas, išpirkti ar kompensuoti kitomis priemonėmis žemės ruožą reikalingą gatvės trasei ir sankryžai įrengti.

2. Susiformavo skirtingos nuomonės ir įvairios interpretacijos dėl Bangų, Bastionų ir Baltikalnio gatvių važiuojamosios dalies techninių parametrų. Pretekstas – istorinė miesto dalis bei senamiesčio, Jono kalnelio tiesioginės įtakos zona, kas gali turėti neigiamą poveikį aplinkai ir vizualinei erdvei, bei miesto bendrojo plano patvirtinti sprendiniai - iš kitos pusės.

3. Neaiškus išlieka miesto visuomeninio transporto maršrutinio tinklo išvystymo lygis naujai planuojamu tiltu ir Bastionų gatve, bei sprendimas dėl miesto visuomeninio transporto eismo Tiltų gatvėje pastačius naują tiltą.

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Bangų gatvė	Baltikalnio gatvė	Bastionų gatvė*
Kategorija pagal miesto BP***	C1 kategorija	C2 kategorija	C2 kategorija
Esamas gatvės plotis-m	9,0-11,0	5,0-6,0	8,0
Eismo juostų skaičius	3	2	2
Esamos autobusų stotelės	nėra	nėra	nėra
Atstumas tarp užstatymo –m	18,0-23,0	18,5	11,0
Eismo juostos plotis pagal kategorija	3,5	3,25	3,25
Papildomos apsauginės juostos -m	2x0,25	-	-
Minimalus planuoj. gatvės plotis – m	3 juostos - 11,0	2 juostos 6,5	2 juostos 7,0
Maksimalus planuoj. gatvės plotis-m	4 juost.- 14,5**	3 juostos 9,75	4 juostos 13,0
Papildoma juosta prieš sankryžą	iš senam. - /1	1	-
Planuojama autobusų stotelės įvažė	taip	ne	ne
Gatvės raudonosios linijos - m	20,0-23,0	15,0	Servit./ 20,0
Esamas transporto srautas – fiz./val.	750	270	60
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./ val.	1020-1500	500-600	1700-2200

* šiuo metu gatvės nėra yra tik pravažiavimas- jungtis su Gluosnių gatve ir stovėjimo aikštele

** teorinis gatvės važiuojamosios dalies plotis, kuris realiai gali būti - tik iki 12,0-13,0 m

*** BP – Klaipėdos miesto bendrasis planas

Parengti trys galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1 variantas - pagal maksimalų eismo juostų skaičių visose sueinančiose gatvėse: 4 eismo juostos Bastionų ir Bangų gatvėse, 3 eismo juostos Baltikalnio gatvėje. Tai variantas pilnai atitinkantis Klaipėdos miesto susisiekimo sistemos plėtros sprendinius;

2 variantas – pagal vidutinį eismo juostų skaičių sankryžoje: Bangų ir Bastionų gatvės - 3 eismo juostų, Baltikalnio gatvė - 2 eismo juostų.

3 variantas – orientuotas į tarpinį sprendimą, įvertinant tai, kad Gluosnių gatvės jungtis su Baltikalnio gatve pagal Bendrąjį planą gali būti ilgai nerealizuota. Siūloma nutiesti 2 eismo juostų Gluosnių gatvės tęsinį iki Kulių Vartų gatvės sankryžos, o Bastionų gatvę sujungti su Baltikalnio gatve esamais gatvės parametrais -2 eismo juostomis.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemeje:

Šios sankryžos rekonstrukcija galima tik keliais etapais, dėl nepatvirtintų teritorijų planavimo dokumentų Bastionų gatvės trasoje. Tikėtis, kad iki planuojamo kvartalo prie Gluosnių gatvės statybos pabaigos būtų parengtas ir patvirtintas detalusis planas yra nerealu. Todėl bendroje transporto schemeje rodomas baigtinis jos rekonstrukcijos variantas (1 variantas), o prie detaliojo plano privalomos susisiekimo infrastruktūros schemos būtų realizuotas 3 variantas, kuris atitiktų realius susisiekimo poreikius pastačius planuojamą kvartalą. Šis variantas yra patrauklus tuo, kad leidžia realizuoti kelis transporto eismo organizavimo variantus didesniame laiko tarpsnyje.

Rekonstravus esamą minimalią 2 eismo juostų jungtį tarp Bangų ir Gluosnių gatvių būtų tiesioginis patekimas nuo centro pusės ir Baltikalnio gatvės. Nutiesus Gluosnių gatvės tęsinį iki Kulių Vartų-Bangų gatvės tęsinio atsirastų dar vienas patekimas į planuojamą kvartalą. Galimi keli transporto eismo organizacijos variantai trumpai gali apibūdinti taip:

- abi minėtos jungtys gali būti dvipusio eismo su visuomeninio transporto eismu, todėl bendras važiuojamosios dalies plotis turėtų būti 7,0 metrai. Bendras transporto tinklų ir sankryžų laidumas šioje vietoje būtų ribotas, dėl vienos transporto eismo juostos prieš sankryžą;

- abi jungtys gali būti viopusio eismo, kas didintų jų laidumą ir eismo saugumą. Tokiu atveju būtų tikslinga pratęsti viopusį eismą ir jį organizuoti ir Kulių Vartų ir Baltikalnio gatvėmis. Eismo kryptis Gluosnių gatvės tęsinyje būtų link senamiesčio, Kulių Vartų gatvėje link Tilžės gatvės, Baltikalnio gatvėje link Bangų gatvės, Bastiono gatvės laikinoje jungtyje link Danės upės.

Planuojamoje sankryžoje numatoma įrengti autobusų stoteles, kurios leistų tiesiogiai patekti į planuojamą teritoriją Baltikalnio ir Bastionų gatvių šaligatviais ar takais.

Parengus ir patvirtinus detalųjį planą Bastionų gatvės trasoje tarp Gluosnių ir Bangų gatvių ir esant teigiamam sprendimui, gatvės trasa turėtų būti išplatinta iki 4 eismo juostų (13,0 metrų pločio) su 20,0 metrų pločio raudonosiomis gatvių linijomis. Jeigu tokiam sprendimui nebūtų pritarta galėtų būti realizuotas 3 sankryžos variantas. Bangų gatvė visais atvejais turėtų būti išplatinta iki 4 eismo juostų, o juostos plotis ir gatvės raudonosios linijos patikslintos detaliaisiais planais. Baltikalnio gatvė prieš sankryžą su Bangų gatve

turėtų būti išplatinta iki 3 eismo juostų, įrengiant papildomą juostą prieš sankryžą, kad padidėtų bendras sankryžos laidumas. Įvertinant galimus transporto srautus, pastačius Bastionų gatvę, Bangų – Baltikalnio gatvių sankryžoje turėtų būti įvestas šviesoforinis reguliavimas.

Sprendžiant maksimalų (rekonstrukcijos variantas 1) ir vidutinį (rekonstrukcijos variantas 2) eismo juostų skaičių, atsiranda būtinybė nekilnojamojo turto ir/ar žemės paėmimo visuomenės reikmėms, nes gatvių važiuojamoji dalis patenka ant esamų pastatų ar sklypų. Tai galėtų būti atliekama rengiant atskirus, šio transporto mazgo, teritorijų detaliuosius planus.

3.2 Bastionų – Gluosnių gatvių sankryža (Nr.2)

Esamoje sankryžos vietoje yra nepilnai išreikšta vietinės reikšmės Gluosnių gatvės jungtis su įvažiavimu / išvažiavimu iš Bangų gatvės bei esama automobilių stovėjimo aikštele. Jungtis vertikaliai nesutvarkyta, jungties dangos susidėvėjusios. Jungtis praeina per esamų privačių sklypų teritorijas.

Siūloma sankryžos vieta ir parametrai nepilnai atitinka patvirtintiems detaliojo plano sprendiniams. Sankryža netiesiogiai tačiau paliečia 4 sklypus ir reikalinga parengti pietinės teritorijos dalies detalųjį planą ir pakoreguoti sklypų ribas, išpirkti ar kompensuoti kitomis priemonėmis žemės ruožą reikalingą Bastionų gatvės trasei.

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Gluosnių gatvė (esama)	Gluosnių g. tęsinys	Bastionų gatvė*
Kategorija pagal Bendrąjį planą	D2 kategorija	D1 kategorija	C2 kategorija
Esamas gatvės plotis-m	4,5	-	8,0
Esamų eismo juostų skaičius	2	-	- /2
Esamos autobusų stotelės	nėra	nėra	nėra
Atstumas tarp užstatymo –m	12,0	-	11,0
Eismo juostos plotis pagal kategorija	2,75	2,75	3,25
Papildomos apsauginės juostos -m	-	-	-
Minimalus planuoj. gatvės plotis – m	5,5-6,0	7,0**	2 juostos 7,0
Maksimalus planuoj. gatvės plotis-m	5,5/6,0	6,0	4 juostos 13,0
Papildoma juosta prieš sankryžą	1	1	-
Gatvės raudonosios linijos	15,0	25,0	20,0 /25,0
Esamas transporto srautas –fiz. /val.	30-40	-	60
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./ val.	250-300	700-1100	2200

* šiuo metu gatvės nėra yra tik pravažiavimas- jungtis su Gluosnių gatve ir stovėjimo aikštele

** išplatinata iki 7,0 m dėl galimo visuomeninio transporto eismo

Parengti trys galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1 variantas - pagal maksimalų 4 eismo juostų skaičių Bastionų gatvėje, tačiau be Gluosnių g. tęsinio iki Kulių Vartų-Bangų gatvių sankryžos. Į vakarus nuo sankryžos įsijungia tik įvažiavimas / išvažiavimas į garažus.

2 variantas – pagal minimalų 3 eismo juostų skaičių Bastionų gatvėje. Į vakarus nuo sankryžos įsijungia tik įvažiavimas / išvažiavimas į garažus.;

3 variantas – orientuotas į tarpinį sprendimą, įvertinant tai, kad Gluosnių gatvės jungtis su Baltikalnio gatve pagal Bendrąjį planą gali būti ilgai nerealizuota. Siūloma nutiesti 2 eismo juostų Gluosnių gatvės tęsinį iki Kulių

Vartų gatvės sankryžos, o Bastionų gatvę sujungti su Baltikalnio gatve esamais gatvės parametrais - 2 eismo juostomis.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemoje:

Šios sankryžos rekonstrukcija galima tik keliais etapais, dėl nepatvirtintų teritorijų planavimo dokumentų Bastionų gatvės trasoje. Tikėtis, kad iki planuojamo kvartalo prie Gluosnių gatvės statybos pabaigos būtų parengtas ir patvirtintas detalusis planas yra nerealu. Todėl bendroje transporto schemoje rodomas baigtinis jos rekonstrukcijos variantas (1 variantas), o prie detaliojo plano privalomos susisiekiimo infrastruktūros schemos būtų realizuotas 3 variantas, kuris atitiktų realius susisiekiimo poreikius pastačius planuojamą kvartalą. Šis variantas yra patrauklus tuo, kad leidžia realizuoti kelis transporto eismo organizavimo variantus didesniame laiko tarpsnyje.

Kol bus išspręsti visi reikiami teritorijos planavimo pakeitimai sankryžos įtakos zonoje realizuoti tik Gluosnių gatvės rekonstrukciją ir jos pratęsimą iki numatomos požeminės automobilių saugyklos arba Kulių Vartų – Bangų g. sankryžos, pagal patvirtintą detaliojo plano transportinius sprendinius. Kadangi planuojama teritorija iš Bastionų gatvės dėl jos aukštos kategorijos nėra numatoma aptarnauti, tai jos tiesimas teoriškai galimas ir tolimesniame statybos etape, tačiau nėra pageidautinas dėl galimo neigiamo statybos poveikio jau užstatytoje ir sutvarkytoje teritorijoje. Tarpiniame etape gatvė tarnaus privažiavimui iki krantinės automobiliais ar dviračiais, o taip pat nueiti pėsčiomis.

Bastionų gatvės jungties tarp Gluosnių ir Bangų gatvės rekonstrukcija iki 2 eismo juostų numatoma pirminėje šios gatvės statybos stadijoje, jeigu tam neprieštarautų esami gyventojai, nes šiuo metu tokia jungtis egzistuoja, arba atidėta vėlesniam laikotarpiui sutvarkius žemės nuosavybės klausimus. Gyventojai iš planuojamos teritorijos galėtų būti aptarnaujami tik iš Gluosnių gatvės ir Gluosnių skersgatvio.

3.3 Galinio Pylimo – Taikos – Tiltų - Kulių vartų gatvių žiedinė sankryža (Nr.3)

Esamos eismo ir plėtros problemos:

1. Esama žiedinė sankryža nėra orientuota į didesnius transporto srautų laidumus. Jinai atitolina nuo pagrindinių traukos objektų ir senamiesčio autobusų stoteles. Sankryžoje atliekami automobilių posūkiai ir manevrai didina transporto ridą bei poveikį aplinkai;

2. Urbanistinės struktūros požiūriu žiedinė sankryža yra nekompaktiška, užima daug vietos ir nėra būdinga senamiesčio istoriniam gatvių tinklui.

3. Patvirtintas Taikos pr.-Bangų g. jungties detalusis planas nepateikia šios sankryžos principinės tvarkymo schemos, suardo esamą urbanistinę struktūrą (pagrindinė urbanistinė Taikos pr.-Tiltų g. ašis nusukama į šoną be aiškaus tęsinio ir jungčių), grubiai kerta esamą skverą. Tokia anksčiau siūlyta transporto schema šiuo metu yra morališkai pasenusi ir neatitinka naujai patvirtinto bendrojo plano sprendiniams.

4. Nėra priimto principinio sprendimo dėl perspektyvinės Tiltų gatvės funkcinės paskirties. Diskusija dėl jos atidavimo pėstiesiems ir dviratininkams nėra fiksuota jokiame juridiniame dokumente. Todėl galimos kelios sankryžos principinės schemos: keturšalė šviesoforais reguliuojama arba trišalė, atjungiant pilnai nuo transporto eismo Tiltų gatvę. Bet kuriuo atveju numatomas sankryžos planas turi įvertinti abu galimus variantus.

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Kulių Vartų gatvė	Tiltų gatvė	Galinio Pylimo g.	Taikos prospektas
Kategorija pagal Bendrajį planą	C1 kategorija	C3 kategorija	C1 kategorija	C1 kategorija
Esamas gatvės plotis-m	7,0-8,0	10,0	8,0-9,0	14,0
Esamas eismo juostų skaičius	2	2-3	2	4
Esamos autobusų stotelės	yra nutolusi	nėra	nėra	yra nutolusi
Atstumas tarp užstatymo – m	5,0**	18-24,0	-	-
Eismo juostos plotis	3,5	3,25	3,5	3,5
Papild. apsauginės juostos - m	2x0,25	-	2x0,25	2x0,25
Min. planuoj. gatvės plotis –m	3 juostos-11,0	3 juostos-10,0	2 juostos-7,0	4 juostos-14,0
Maksim. planuoj. gatvės plotis-m	4 juostos - 14,5**	3 juostos-10,0	3 juostos 10,5	4 juostos – 14,0
Papildoma juosta prieš sankryžą	-	-	-	1
Planuojama autobusų stotelės įvažą	1 juosta VT	1 juosta VT	taip	taip
Gatvės raudonosios linijos	20,0-25,0	18,0	20,0	40-70

Esamas transporto srautas – fiz./h	750	780	740	1100
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./ h	1500-2100	300 /50	950	2500

** teorinis gatvės važiuojamosios dalies plotis, kuris realiai gali būti - tik 12,0-13,0 m

Parengti du galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1 variantas – formuojama keturšalė sankryža pagal maksimalų eismo juostų skaičių visose sueinančiose gatvėse: 4 eismo juostų Kulių Vartų ir Taikos pr. gatvės ir 3 eismo juostos Tiltų ir Galinio Pylimo gatvėse;

2 variantas – formuojama trišalė sankryža, Tiltų gatvę skiriant tik pėsčiųjų ir dviratininkų eismui.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemoje:

Pritarti maksimaliai gatvių ir sankryžos plėtrai pagal 1 variantą, įvertinant šios vietos ir jungčių strateginę reikšmę gerinant senamiesčio ir centro transportinį aptarnavimą ir formuojant Senamiesčio žiedą. Tuo pačiu formuojant sankryžos planą ir geometrinius jos parametrus vertinama galimybė ją nesunkiai rekonstruoti į trišalę sankryžą. Dėl šių sąlygų Tiltų gatvė išlaikoma esamų geometrinių parametrų, nedaromi išplatinimai prieš sankryžą ir nerengiamos autobusų stotelių įvažos.

Rekonstruojant esamą žiedinę sankryžą į keturšalę /trišalę numatyti šviesoforinį eismo organizavimą ir autobusų stotelių įrengimą Galinio Pylimo, Taikos pr. ir Kulių vartų gatvėse tuoj už sankryžos pagal transporto eismo kryptį.

Trys esamos - Taikos pr., Tiltų ir Galinio Pylimo gatvės pagrindinėje savo trasoje išlieka esamų techninių parametrų, o Kulių Vartų gatvė rekonstruojama iki 5 eismo juostų prieš sankryžą, viena iš jų skiriant tik autobusų eismui ir stotelei.

3.4 Kulių vartų - Bangų gatvių sankryža (Nr.4)

Esamos eismo ir plėtros problemos:

1. Esama sankryža nekompaktiška ir nepatogi pėstiesiems, kas mažina eismo saugumą. Esami sankryžos techniniai parametrai pilnai tenkina esamų transporto srautų praleidimą, tačiau perspektyvoje gali tapti rimta kliūtimi išaugusių srautų praleidimui

2. Patvirtintas Taikos pr.- Bangų g. jungties detalusis planas šioje vietoje sueinant net 5 gatvėms ar jų atkarpomis nepateikė reikiamo techninio sprendimo, todėl realiai negali būti realizuotas eismo laidumo ir saugumo sumetimais.

3. Esamos autobusų stotelės įrengtos Bangų gatvėje toliau nuo sankryžos neatitinka STR reikalavimų ir yra nepatogios bei nesaugios keleiviams. Įrengus stoteles Taikos pr.-Kulių Vartų sankryžoje jos šioje zonoje turėtų būti panaikintos

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Kulių Vartų gatvė	Bangų gatvė	Kulių Vartų gatvė	Gluosnių g. tęsinys
Kategorija pagal Bendrąjį planą	C1 kategorija	C1 kategorija	D1 kategorija	D1 kategorija
Esamas gatvės plotis-m	7,0	7-18,0	8,0	-
Esamas eismo juostų skaičius	2	2	2+park. juosta	-
Esamos autobusų stotelės	nėra	yra dvi	nėra	-
Atstumas tarp užstatymo/ iki užstatymo prie vienpusio** -m	5,0**	30-32	15,0	-
Eismo juostos plotis -m	3,5	3,5	3,0	3,01-3,5
Papildomos apsauginės juostos -m	2x0,25	2x0,25	-	-
Min. planuoj. gatvės plotis -m	3 juostos-11,0	3 juostos-11,0	8,0	7,0
Maksimalus planuojamas gatvės plotis-m	4 juostos-14,5*	4 juostos-14,5**	9,0	7,0
Papildoma juosta prieš sankryžą	-	nenumatoma	nenumatoma	1 juosta
Planuojama autobusų stotelės įvažė	1 juosta VT	nenumatoma	nenumatoma	nenumatoma
Gatvės raudonosios linijos	20,0-25,0	20,0	15,0	20,0/25,0
Esamas transporto srautas -fiz./val.	750	700	350	-
Perspektyvinis srautas - fiz. aut./ h	1500	1300	500-600	700-1100

* teorinis gatvės važiuojamosios dalies plotis, kuris realiai gali būti visoje trasoje 12,0-13,0 m

Parengti du galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1 variantas – trišalė sankryža, Kulių Vartų gatvė atkarpa tarp Taikos pr. ir Bangų g. išplatinama iki 5 eismo juostų, iš kurių viena skiriama VT eismui ir stotelei, likusi Kulių Vartų gatvės atkarpa lieka esamų parametru, Bangų g. išplatinama iki 4 eismo juostų.

2 variantas - trišalė sankryža, Kulių Vartų gatvė atkarpa tarp Taikos pr. ir Bangų g. išplatinama iki 4 eismo juostų, iš kurių viena skiriama VT eismui ir stotelei, likusi Kulių Vartų gatvės atkarpa lieka esamų parametru, Bangų g. išplatinama iki 4 eismo juostų.

3 variantas – keturšalės sankryžos rekonstrukcija, įvedant į sankryžą galima Gluosnių gatvės tęsinį. Toks variantas reikalingas dėl to, kad negalima iš karto realizuoti Bangų-Bastionų-Baltikalnio gatvės rekonstrukcijos. Tolimesnėje perspektyvoje ji galėtų tarnauti įvažiavimui į parkingą ir pan.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemeje:

Sankryža formuojama taip, kad savo geometriniais parametrais ir planu būtų galima realizuoti 1 ir 3 variantu. Šioje vietoje pagal bendrą miesto transporto schemą numatomas senamiesčio bendro naudojimo parkingas, todėl jei ir nebus pratęsta Gluosnių gatvė, bus įvažiavimas į automobilių saugyklą.

Pagrindinėje Kulių Vartų ir Bangų g. trasoje važiuojamosios dalies plotis 12,0 metrų, Gluosnių g. tęsinys 7,0 metrai - dėl galimo laikino autobusų eismo šia gatve. Panaikinti esamas autobusų stoteles Bangų gatvėje perkeliant jas į Taikos pr.- Kulių Vartų g. sankryžą arčiau pagrindinių traukos objektų ir išlaikant rekomenduojamus atstumus tarp stotelių. Artimiausios autobusų stotelės rytinėje dalyje numatomos Baltikalnio-Bangų g. sankryžoje

3.5 Bangų – Gluosnių skg. – Kooperacijos gatvių sankryža (Nr.5)

Esamos eismo ir plėtros problemos:

Kiekvienoje aukštesnės kategorijos gatvėje, kokia yra Bangų gatvė Klaipėdoje, yra normuojami atstumai tarp sankryžų ir įvažiavimų, kas užtikrina eismo saugumą ir didesnį susisiekimo greitį. Šiuo metu 50 metrų atstumu yra dvi nereguliuojamos Bangų-Kooperacijos ir Bangų-Gluosnių skg. sankryžos, kuris neleidžiamas tokios aukštos kategorijos Bangų gatvėje ir neatitinka STR reikalavimams. Pietinės dalies patvirtintame detalizajame plane jau yra patvirtinta nauja Kooperacijos gatvės trasa kuri vykstant pramoninės teritorijos konversijai yra nesunkiai realizuojama.

Aplinkinė sankryžos teritorija blogai aptarnaujama miesto visuomeninio transporto, nors ir praeina autobusų maršrutai Bangų gatvėje. Esamas sankryžos laidumas šiuo metu yra pakankamas, tačiau įvykus aplinkinės pramonės teritorijos konversijai šią sankryžą reikės rekonstruoti, įvedant papildomas eismo juostas prieš sankryžas.

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Bangų gatvė	Gluosnių skersgatvis	Kooperacijos gatvė*
Kategorija pagal Bendrąjį planą	C1 kategorija	D2 kategorija	D1 kategorija
Esamas gatvės plotis-m	9,0-14,0	8,0-5,5	6,0
Eismo juostų skaičius	3-4	2	2
Esamos autobusų stotelės	nėra	nėra	nėra
Atstumas tarp užstatymo –m	21,0	10,5	-
Eismo juostos plotis pagal kategorija	3,5	2,75	3,0
Papildomos apsauginės juostos - m	2x0,25	-	-
Planuojamas gatvės plotis-m	4 juost.-12/14,0	6,0	6,0
Papildoma juosta prieš sankryžą	-	1 juosta	1 juosta
Planuojama autobusų stotelės įvažia	numatoma	ne	ne
Gatvės raudonosios linijos	20,0-23,0	15,0/26,0	15,0
Esamas transporto srautas – fiz./val	1070	50	380
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./h	1500-1800	300-400	500-600

* planuojama nauja Kooperacijos gatvės jungtis tiesiogiai su Gluosnių skg.

Parengti du galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1 variantas - pagal maksimalų eismo juostų skaičių visose sueinančiose gatvėse: 4 eismo juostos Bangų gatvėje, 2 eismo juostos Kooperacijos ir Gluosnių skg. gatvėse;

2 variantas – pagal minimalų 3 eismo juostų skaičių Bangų g. iki Kooperacijos gatvės, likusiose pagal 1 variantą.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemoje:

1. Pritarti naujos vienos sankryžos įrengimui esamos Bangų g. – Gluosnių skersgatvio sankryžos vietoje pagal 1 variantą, pakoreguojant Kooperacijos gatvės šiaurinę jungtį. Planuojamas minimalus Bangų gatvės plotis 12,0 metrų, maksimalus plotis -14,0 metrų.

2. Numatyti ir įrengti autobusų stoteles, kurios yra būtinos šioje vietoje, nes perspektyvoje Kooperacijos-Gluosnių skg. trasoje numatoma intensyvaus eismo pėsčiųjų – dviratininkų trasa su nauju tiltu per Danės upę. Stotelės šioje vietoje ne tik pagerintų aplinkinės ir naujai užstatomos teritorijos aptarnavimą visuomeniniu transportu, tačiau ir iš esmės padidintų tokios pėsčiųjų tramos naudojimo intensyvumą.

3.6 Bangų – Mokyklos-Joniškės gatvių dviejų lygių sankryža (Nr.6)

Esamos eismo ir plėtros problemos:

Transporto mazgo prie Bangų – Joniškės ir Mokyklos gatvių sprendinių schema (patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr.T2-190, 2007 05 24) koreguojama, nes sprendiniai neatitinka daugelio STR techninių reikalavimų, ženkliai pablogina esamą transporto eismo organizavimą bei poveikio aplinkai situaciją. Esama dviejų lygių Bangų – Joniškės ir Mokyklos gatvių sankryža yra suformuota pagal buvusį aplinkinį užstatymą, ir yra pakankamai išvystyta bei pralaidi. Naujai formuojant aplinkinį užstatymą yra galimybės pagerinti sankryžos geometrinius parametrus ir transporto eismo organizaciją vienoje iš pagrindinių sankryžos jungčių. Atsiranda galimybės tiesiogiai sujungti aukštos kategorijos Bangų ir Joniškės gatves, atsisakant šioje trasoje kairiojo posūkio. Šiuo metu esama aukštos kategorijos Bangų gatvės jungtis suformuota per nereguliuojamą sankryžą su Mokyklos gatvės nuvažiavimais.

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Bangų gatvė	Joniškės gatvė	Mokyklos gatvė
Kategorija pagal Bendrąjį planą	C1 kategorija	C1 kategorija	B1 kategorija
Esamos gatvės plotis-m	14,0	14,0-17,0	16-24,0
Eismo juostų skaičius	4	4-5	4-6
Esamos autobusų stotelės	nėra	nėra	nėra
Atstumas tarp užstatymo –m	-	-	-
Eismo juostos plotis pagal kategorija	3,5	3,5	3,5
Papildomos apsauginės juostos - m	2x0,25	2x0,25	2x0,5
Planuojamas gatvės plotis-m	4 juost.-14,5	14,5	16-24
Papildoma juosta prieš sankryžą	-	-	-
Planuojama autobusų stotelės įvažą	nenumatoma	nenumatoma	nenumatoma
Gatvės raudonosios linijos	25,0	25,0	70,0
Esamas transporto srautas – fiz./val	1070	1070	3715
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./h	1500	1100	4100

Parengti du galimi šios sankryžos dalies modernizavimo variantai:

1-2 variantas - pagal minimalias Bangų ir Joniškės jungties horizontalines kreives, maksimaliai išsaugant šalia esančią teritoriją.

3 variantas – esama nerekonstruojama sankryža

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemeje:

Pritarti naujos jungties ir šviesoforais reguliuojamos sankryžos įrengimui pagal 1 ar 2 variantą, parengus aplinkinės teritorijos detalų planą ir perspektyvinį užstatymą. Mažesnės planinės kreivės turėtų būti įvertinamos įvedant atitinkamus greičio apribojimus. Reikėtų konstatuoti, kad siūlomas

modernizavimas kol kas nėra pirmosios svarbos elementas rekonstruojant Bangų gatvę, todėl galėtų būti realizuojamas su šalia esančios teritorijos naujai formuojamu užstatymu. Rekomenduoti likusioje nemažoje mazgo teritorijos dalyje suformuoti sklypą pakelės aptarnavimo infrastruktūros objekto įrengimui (pvz. automatinė degalinė ir pan.). Jeigu būtų reikalingas šioje vietoje antras įvažiavimas link Danės upės krantinės jisai turėtų būti įrengtas rytinėje sankryžos dalyje esamoje šviesoforais reguliuojamoje sankryžoje.

3.7 Danės – Laivų skg. – Bastionų gatvių sankryža (Nr.7)

Esamos eismo ir plėtros problemos:

Šiuo metu planuojamoje vietoje yra tik Danės –Laivų skg. Gatvių sankryža, kuri esamoje būklėje jokių didesnių problemų nekelia. Tačiau jos reikšmė ir apkrovimas ženkliai padidės realizavus miesto Bendrojo plano numatytus sprendinius: nutiesta Bastionų gatvė su nauju tiltu, Danės gatvės pratęsta iki Liepų gatvės transporto mazgo. Bastionų gatvės trasa šiaurinėje Danės pusėje neturi parengto ir patvirtinto detaliojo plano, todėl sunku šiuo metu teigti koks sankryžos tipas yra tinkamiausias. Pagal neseniai patvirtintą Klaipėdos miesto bendrąjį planą Bastionų gatvė turėtų būti nukreipta Donelaičio gatvės tramos link, tačiau svarstymo metu tokios tramos tęsinium buvo suabejota. Mes siūlome šioje miesto dalyje panaudoti pakankamai išvystytą gatvių tinklą ir įvedant į intensyvesnį panaudojimą Laivų skersgatvio ir J.Karoso gatves. Galimas netgi vienpusis šių gatvių panaudojimas, kas pakeistų BP rodytą naują trasą per kvartalą. Iš Bastionų gatvės galima tiesiai patekti į Liepų gatvę per Laivų skersgatvį ir padarius kairįjį posūkį patekti į Donelaičio gatvę. Iš Donelaičio gatvės pasukus į Liepų gatvę ir vienpusio eismo Karoso gatvę patektume į Danės gatvę ir padarius kairįjį posūkį pasiektume Bastionų gatvę.

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Danės gatvė	Laivų skersgatvis	Bastionų gatvė
Kategorija pagal Bendrąjį planą	C2 kategorija	D1 kategorija	C2 kategorija
Esamas gatvės plotis-m	7,0-9,0	7,0	-
Eismo juostų skaičius	2-3	2	-
Esamos autobusų stotelės	nėra	nėra	nėra
Atstumas tarp/iki* užstatymo –m	40,0 /16,0*	15-18,0	8-24,0*
Eismo juostos plotis pagal kategorija	3,25	3,00	3,25
Papildomos apsauginės juostos -m	-	-	-
Minimalus planuoj. gatvės plotis – m	3 juostos - 9,75	2 juostos 6,0	3 juostos 9,75
Maksimalus planuoj. gatvės plotis-m	4 juost.-13,0	3 juostos 7,0	4 juostos 13,0
Papildoma juosta prieš sankryžą	1/-	-	1/-
Planuojama autobusų stotelės įvaž	planuojama	ne	planuojama
Gatvės raudonosios linijos	20,0-23,0	15,0	25,0
Esamas transporto srautas – fiz./val.	240	190	-
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./ val.	900-1100	500-700	2200

* atstumas iki esamo užstatymo nuo gatvės ašies prie vienpusio užstatymo;

Parengti du galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1-1a-1b variantas – formuojama keturšalė sankryža pagal maksimalų eismo juostų skaičių visose sueinančiose gatvėse: 4 eismo juostos

Bastionų ir Danės gatvėse, 2/3 eismo juostos Laivų skersgatvyje. Sankryža formuojama tiesiogiai jungiant Laivų skg. su naujai planuojama Bastionų gatve. Toks sankryžos planas suteikia transporto eismo organizacijos įvairovę (galimas laivų skersgatvio tiek vienpusis, tiek dvipusis eismas)

2 variantas – formuojama trišalė sankryža pagal minimalų eismo juostų skaičių sankryžoje: Danės ir Bastionų gatvės - 4 eismo juostos, Laivų skersgatvyje 2/3 eismo juostos. Šios sankryžos neigiamos savybės būtų tai, kad būtų didesnis transporto eismo poveikis aplinkai, nes jiniai būtų įrengta tiesiai prieš gyvenamąjį namą.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemoje:

1. Pritarti maksimaliai gatvių ir sankryžos plėtrai pagal 1 variantą, įvertinant šios vietos ir jungčių strateginę reikšmę gerinant senamiesčio ir centro transportinį aptarnavimą. Pritarti perspektyvinei autobusų maršrutų tinklo plėtrai ir stotelių įrengimui planuojamoje sankryžoje. Danės ir Bastionų gatvių važiuojamosios dalies plotis pagal C2 kategoriją 13,0 metrų. Danės gatvės platinimas nu matomas priešingoje nuo esamo užstatymo gatvės pusėje. Gatvės išplatinimas ir raudonosios linijos turi būti įvertintos atliekant šios teritorijos detaliuosius planus.

3.8 Baltikalnio – Tilžės –Rumpiškės gatvių sankryža (Nr.8)

Esamos eismo ir plėtros problemos:

Esama Baltikalnio gatvės važiuojamoji dalis prieš sankryžą su Tilžės gatve yra tik 4,5 m pločio ir neatitinka net žemiausios kategorijos techniniams reikalavimams, atstumas tarp gatvės raudonųjų linijų (sklypų) tik 6,0-9,5 metro, kai turi būti nemažiau 15-20 metrų. Esamą Baltikalnio gatvės trasą šioje vietoje rekonstruoti be didelių griovimų nėra jokių galimybių.

Esama gatvių sankryža neatitinka miesto Bendrojo plano ir STR reikalavimų, nes pagal šį teritorijų planavimo dokumentą numatyta tiesioginė Baltikalnio ir Rumpiškių gatvių jungtis. Šalia viena kitos šiuo metu suformuotos dvi trišalės nereguliuojamos sankryžos. Esama jungtis neatitinka C kategorijos gatvių planavimo principų, esama sankryža suformuota smailiu ir nepriimtinu kampu ir neužtikrina eismo saugumo ir techninių parametrų. Toks nerišlus gatvių tinklas neleidžia jo panaudoti efektyvesniam transporto srautų praleidimui ir paskirstymui visame gatvių tinkle.

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Tilžės gatvė	Baltikalnio gatvė	Rumpiškės g.
Kategorija pagal Bendrąjį planą	D1 kategorija	C2 kategorija	C2 kategorija
Esamas gatvės plotis-m	10,0	6,0	7,0
Eismo juostų skaičius	2-3	2	2
Esamos autobusų stotelės	nėra	nėra	nėra
Atstumas tarp užstatymo –m	16-20,0	19,0	27,0
Eismo juostos plotis pagal kategorija	3,0	3,25	3,25
Papildomos apsauginės juostos -m	-	-	-
Minimalus planuoj. gatvės plotis – m	3 juostos 9,0	2 juostos 6,5	2 juostos 7,0
Maksimalus planuoj. gatvės plotis-m	4 juostos 12,0	3 juostos 9,75	3 juostos 9,75
Papildoma juosta prieš sankryžą	1/-	1/-	1/-
Planuojama autobusų stotelės įvažė	nenumatoma	nenumatoma	nenumatoma
Gatvės raudonosios linijos	17,0-20,0	15,0	15/20,0
Esamas transporto srautas – fiz./val	400	250	300
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./h	700-900	700	700

Parengti du galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1 variantas - pagal maksimalų esamo gatvių tinklo panaudojimą: Bulsargių g. vakarinę dalį paliekant dešiniems posūkiams ir prieš sankryžą su Rumšiškės gatve darant 2 eismo juostas.

2 variantas – prioritetas teikiamas tiesioginei Baltikalnio gatvės jungčiai su Rumšiškės gatve ir įrengiant 3 eismo juostas. Vakarinėje dalyje esamas gatvių tinklas gali būti naikinamas arba paliekamas vienpusiam privažiavimui prie namų.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemoje:

Pritarti perspektyvinei esamų parametrų gatvių ir sankryžos plėtrai pagal 1 variantą, įvertinant šios vietos užstatymo tankį ir minimalias gatvių plėtros galimybes.

Būtina parengti šios teritorijos dalies detalų planą ir pakoreguoti sklypų ribas, išpirkti ar kompensuoti kitomis priemonėmis žemės ruožą reikalingą gatvės trasei ir sankryžai įrengti, jeigu to reikėtų (kol kas koreguojama tik darželio teritorija). Panaikinti esamą įvažiavimą ir praėjimą į darželį iš Baltikalnio gatvės įrengiant akustinę sienutę, eismą organizuoti iš šalutinės Butsargių gatvės. Tuo pačiu reikėtų priminti, kad esama automobilių stovėjimo aikštelė ir taip turėtų būti koreguojama nes jina neatitina STR minimalių atstumo reikalavimų iki darželio teritorijos (25m) ir gyvenamųjų namų (15m). Teigiamai reikia vertinti galimybes gatvės trasei panaudoti dalį esamo automobilio parkingo teritorijos.

Pateikti sankryžos planai nesunkiai pritaikomi ir transporto vienpusio eismo organizavimo atveju Tilžės, Kulių Vartų ir Baltikalnio gatvėmis.

3.9 Pilies-Minijos-Galinio Pylimo-Sausio 15-os g. sankryža (Nr. 9)

Iš žiedinės sankryžos suformuota keturšalė šviesoforais reguliuojama sankryža Minijos - Galinio Pylimo gatvių ašyje nors ir sukelia kai kuriuos neaiškumus manevruojant ir tai atsiliepia eismo saugumui, tačiau didesnių problemų šiuo metu nesukelia, nes Galinio Pylimo gatvės trauka ir transporto srautai nėra pagrindiniai šioje sankryžoje. Papildoma sankryžos darbo analizė atlikta Saugaus eismo komisijos prašymu.

Iš esamos aplinkinės gatvių tinklo struktūros matyti, kad Galinio pylimo gatvė, nežiūrint kokia funkcija jai būtų skirta, neturėtų perimti tų transporto srautų, kurie yra ir gali būti realizuoti kitomis aukštesnės kategorijos ir su geresnėmis techninėmis charakteristikomis gatvėmis: tai Sausio 15-os ir Taikos pr. gatvių trasa. Todėl nėra jokios būtinybės gerinti sankryžoje atliekamą transporto priemonių manevrų su šia gatve. Atvirkščiai – Galinio Pylimo gatvė, kuri tiesiogiai ribojasi su senamiesčiu turi išlikti pakankamai specifine ir skirta ne tranzitinio transporto praleidimui, o patogiom senamiesčio aptarnavimui. Netgi nėra didesnės būtinybės šia gatve praleisti visuomeninio transporto, nes jį jai pravažiuoja tik tranzitu.

Kitas ne mažiau svarbus argumentas yra tai, kad pastačius miesto centre naują Bastionų gatvės tiltą Pilies gatvės trauka ženkliai sumažėtų ir įvyktų transporto srautų persiskirstymas, nes atsiranda realios galimybės miesto centrą pravažiuoti jau 2 trasomis. Bastionų g. trasa turėtų tapti netgi patrauklesne, nes pietinių rajonų gyventojai ir traukos yra išsidėstę rytinėje dalyje. Tai reiškia, kad nagrinėjamos sankryžos apkrovimas neturi natūralaus augimo ir perspektyvoje gali tapti mažiau reikšmingu.

Šias traukas gerai iliustruoja autobusų maršrutinis tinklas ir koeficientai: Minijos gatvėje maršrutų skaičius minimalus, kai pagrindinis keleivių srautas realizuojamas Tiltų gatvėje (perspektyvoje –Bastionų gatve).

Pagrindiniai sankryžos techniniai parametrai

Gatvės elementai	Pilies gatvė	Minijos gatvė	Galinio Pylimo	Sausio 15-os
Kategorija pagal Bendrąjį planą	B1 kategorija	B1 kategorija	C2 kategorija	B2 kategorija
Esamos gatvės plotis-m	13,-14,0	147,0	9,0	10,5+8,0
Eismo juostų skaičius	4	4	2-3	2+3
Esamos autobusų stotelės	yra	yra	yra	yra
Atstumas tarp užstatymo -m	30,0	23-26,0	30,0	86,0
Eismo juostos plotis pagal kategorija	3,5	3,5	3,25	3,5
Papildomos apsauginės juostos -m	4x0,5	4x0,5	-	2x0,5
Planuoj. gatvės eismo juostų sk.	4	4	3	4
Planuojamas gatvės plotis-m	15,0-16,0	15,0	9,75	15,0
Papildoma juosta prieš sankryžą				
Planuoj. autobusų stotelės	numatoma	numatoma	numatoma	numatoma

įvažs				
Gatvės raudonosios linijos	30,0	20-25	20,0	40,0
Esamas transporto srautas – fiz./h	3620	2050	600	1340
Perspektyvinis srautas – fiz. aut./h	4500	3410	950	2230

* teorinis gatvės važiuojamosios dalies plotis, kuris realiai gali būti - tik 12,0-13,0 m

Parengti du galimi šios sankryžos perspektyvinės plėtros variantai:

1 variantas – suformuoti dvi trišales šviesoforais reguliuojamas ir koordinuotas tarpusavyje sankryžas su šalia esančiomis stotelėmis. Problema būtų tai, kad Galinio Pylimo gatvės platinimas būtų atliekamas esamos mokyklos teritorijoje, kuri savo ruožtu yra saugomoje teritorijoje.

2 variantas – suformuoti labiau kompaktišką sankryžą su šalia esančiomis stotelėmis, kuri savo laidumu ir kitomis charakteristikomis būtų artima esamai sankryžai.

Siūlomas sprendimas dėl šios sankryžos rekonstrukcijos teikiamoje transporto eismo schemoje:

Įvertinat perspektyvinę transporto eismo organizaciją ir transporto srautų persiskirstymą centro teritorijoje siūloma iš esmės nekeisti esamos sankryžos planinio sprendimo ir geometrinių parametrų. Įvertinant realias galimybes galimas 2 varianto realizavimas padidinant Minijos gatvės planinę kreivę ir priartinant stoteles prie sankryžos.

4. Gatvių ir sankryžų realizavimo eiliškumas

Nagrinėtos teritorijos susisiekimo tinklo tiesimo ir rekonstrukcijos realizavimo eiliškumas turėtų tiesiogiai priklausyti nuo patvirtinto Klaipėdos miesto bendrojo plano, Klaipėdos miesto strateginio plano nustatytų sprendinių prioritetinės eilės.

Pagal šiuos teritorinio planavimo dokumentus miesto centrinės dalies ir senamiesčio transporto eismo organizacijos modernizavimas bei susisiekimo tinklo plėtra bei rekonstrukcija yra tarp prioritetinių objektų. Tai pirmiausia tiesiogiai liečia Danės gatvės rekonstrukciją ir jos tęsinį iki Mokyklos Liepų g. dviejų lygių sankryžos bei Bastiono gatvės nutiesimas nei naujo tilto per Danės upę pastatymas.

Kita vertus, vykstant intensyviai buvusios pramonės zonos konversijai centre, atsiranda palankios galimybės kartu su nauja statyba iš esmės rekonstruoti ir gatvių tinklą bei neišvystytas sankryžas. Kiek sudėtingiau tampa tik nustatyti jų orientacinį laiką taigi tuo pačiu ir realizavimo eiliškumą.

Žinant daugelio miestiečių ir politikų norą Tiltų gatvę skirti tik pėsčiųjų - dviratininkų eismui, apskritai prioritetas planuojamoje teritorijoje turėtų būti skirtas naujo tilto per Danę statybai bei Bastiono gatvės tiesimui.

Gatvių tinklas ir jo plėtra rengiamo detaliojo plano teritorijoje didesnės įtakos iš esmės neturil nes turi tiesiogines transporto jungtis su Bangų gatve.

Bendra prioritėtinė susisiekimo tinklo plėtra ir modernizavimas planuojamoje teritorijoje:

1. Bastiono gatvės tarp Danės gatvės ir Bangų gatvės su tiltu per Danės upę trūkstančių grandžių detaliųjų planų bei viso techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas. Tai įgalintų suformuoti ir užbaigti senamiesčio transporto žiedą, atsirastų galimybės varijuoti miesto visuomeninio transporto maršrutiniu tinklu.

2. Esamos Gluosnių gatvės rekonstrukcijos pagal teikiamo detaliojo plano sprendinius bei techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas.

3. Esamo Gluosnių skersgatvio rekonstrukcijos pagal teikiamo detaliojo plano sprendinius bei techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas.

4. Esamos Danės upės krantinės rekonstrukcijos pagal teikiamo detaliojo plano sprendinius bei techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas.

5. Bangų gatvės ir sankryžų su Kūlių Vartų, Baltikalnio, Gluosnių gatvėmis techninio projekto pagal teikiamos studijos rekomendacijas parengimas ir įgyvendinimas. Autobusų stotelių įrengimas bei šviesoforinio reguliavimo pagrindinėse sankryžose įrengimas.

6. Taikos pr., Galinio Pylimo, Kūlių Vartų ir Tiltų gatvių žiedinės sankryžos ir jos prieigų detaliojo plano ir techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas pagal teikiamos studijos rekomendacijas.

7. Danės gatvės ir sankryžos su Bastionų gatve. Laivų skg. rekonstrukcijos techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas.

8. Esamos dviejų lygių Bangų - Joniškės - Mokyklos dalinė sankryžos rekonstrukcija, ištiesinant Bangų - Joniškės gatvės jungtį. Numatyti galimybę laisvoje sankryžos teritorijoje įrengti automobilių aptarnavimo infrastruktūros statinį. Sankryžos pakeitimai turėtų būti įteisinti ir derinami su šalia rengiamais detaliaisiais planais ir po to parengus rekonstrukcijos techninį projektą.

9. Baltikalnio-Tilžės-Rumpiškės sankryžos ir aplinkinės teritorijos detaliojo plano bei techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas.

10. Minijos-Galinio-Pylimo-sausio 15-os gatvių sankryžos dalinės rekonstrukcijos techninio projekto parengimas ir įgyvendinimas jeigu šiai rekonstrukcijai būtų pritarta.

Gatvių techniniai parametrai ir gatvių raudonosios linijos teikiamoje schemoje yra rekomendacinio pobūdžio ir atsiradus papildomiems argumentams gali būti tikslinamos ir koreguojamos kitose teritorinio planavimo dokumentų stadijose (detaliuose ar specialiuose planuose).

Miestų susisiekimo sistemų planavimo inžinierius
Atestato Nr. 3534

 Vidualdas Valeika

Papildomai peržiūrėta ir koreguota
2008 m. gegužė 11 d.